Cena 50 gr.

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

THE BALTIC REVIEW



PRZEGLĄD BAŁTYCKI

The Baltic Review

Dwutygodnik gospodarczy, poświęcony sprawom morskim

Nr. 2 | Gdynia, dnia 15 września 1928 r. | Rok I

Od wydawnictwa:

Następny numer naszego Przeglądu Bałtyckiego poświęciny sprawom, które łączą młody nasz port i miasto Gdynię ze stolicą Zachodniej Polski, Poznaniem.

Specjalny ten numer, który oby przyczynił się do pogłębienia więzów gospodarczych i kulturalnych między Gdynią a Poznaniem, ukaże się w znacznie zwiększonym nakładzie i objętości.

Wydawnictwo

Stwórzmy trwałą podstawę dla naszej żeglugi

„Za banderą kroczy handel", głosi przysłowie angielskie, za handlem kroczy ekspansja polityczna, dodamy od siebie, a słuszność tych twierdzeń nie ulega kwestji. Jeden rzut oka na historję rozwoju narodów dostarcza nam całego szeregu niezbitych dowodów prawdziwości słów naszych. Od zarania wieków to państwo, które posiadało największą flotę, przodowało innym państwom i nic się tu nie zmieniło aż do dnia dzisiejszego. Bowiem żegluga jest podstawą potęgi Państwa, żegluga jest najlepszą gwarancją rozwoju handlu, żegluga jest wreszcie najlepszym czynnikiem propagandowym poza granicami państwa.

Ładny okręt, na rufie którego powiewać będzie bandera polska, więcej powie zagranicy o Polsce, jak dziesięć odczytów propagandowych, gdyż okręt jest cząstką państwa, którego banderę nosi, jest wyrazem jego siły twórczej i sprawności gospodarczej.

Mądry, przedsiębiorczy i przewidujący naród angielski dokładnie zdaje sobie sprawę z tej siły, jaką stanowi własna flota tak handlowa jak i wojenna i nie szczędzi trudu i kapitałów, aby zapewnić jej stały rozwój. Dzięki swej flocie zajmuje też Anglja przodujące stanowisko w rodzinie narodów.

Również wszystkie inne państwa, patrzące trzeźwo w przyszłość, dążą po linji całej rozbudowy swej floty i umocnienia swej postawy na morzu. W budżecie wielu państw, nawet państw małych, widzimy olbrzymie pozycje, poświęcone subwencjom żeglugowym, a w kodeksach prawnych cały szereg ustaw, gwarantujących żegludze jaknajdalej idące udogodnienia.

I u nas zrozumiano wreszcie potrzeby rozbudowy własnej floty i bezprzecznie w dziedzinie tej uczyniono w ostatnim czasie stosunkowo bardzo wiele. A jednak to, co posiadamy dotychczas, nie odpowiada potrzebom tak wielkiego państwa jak Polska. Gros naszej floty handlowej stanowią dotychczas okręty, zakupione w swoim czasie przez Rząd i oddane do eksploatacji państwowemu przedsiębiorstwu. „Zegluga Polska", jeśli dodamy trzy okręty Tow. „Robur" oraz parę holowników portowych, będzie to wszystko, co stanowi flotę handlową państwa o 30 milj. ludności. (Taboru morskiego T-wa Wisła - Bałtyk nie bierzemy w rachubę, ponieważ T-wo to znajduje się w stanie likwidacji)

Wprawdzie Rząd dokłada usilnych starań aby powiększyć ilość jednostek morskich pod banderą polską, zobowiązując firmy zajmujące się eksportem węgla do tworzenia własnej floty transportowej, w zamian za co firmy wymienione korzystają z długoletniej dzierżawy nadbrzeży przeładunkowych w porcie gdyńskim, nie jest to jednak środek, któryby gwarantował rozwój naszej floty handlowej na dalszą metę.

Jak wiadomo, główną przeszkodą na drodze rozwoju naszej żeglugi jest z jednej strony brak odpowiednich kapitałów, z drugiej zaś strony drożyzna kapitału na rynku krajowym. Aby zapewnić żegludze naszej trwały i pewny rozwój, na-

Zgadzamy się z „Danziger Zeitung", jeśli mowa o rozwoju portu gdyńskiego lub o konieczności obniżenia wysokich kosztów przeładunku w porcie gdańskim, które wszakże pokrywa importer polski, lecz bynajmniej nie możemy popierać chorobliwych insynuacyj na temat konkurencji, którą rzekomo uprawia Gdynia na niekorzyść Gdańska.

Tu właśnie możemy śmiało powiedzieć że redakcja „Danziger Zeitung" popełniła wielki błąd, odsyłając poświęcony sprawom gdańskim artykuł „Augur'a", który ukazał się niedawno na łamach „Fortnigtly Review", do redakcji angielskiego czasopisma humorystycznego „Punch". Raczej swoje prawdziwe humorystyczne wywody winna „Danziger Zeitung" umieszczać na łamach „Lustige Blätter", bo czyż ta wieczna, a nieuzasadniona obawa przed konkurencją Gdyni nie zakrawa na humoreskę?

Chyba każdy, kto choć pobieżnie śledzi rozwój wypadków ostatnich lat kilku, dla kogo statystyka obrotu towarowego i ruchu portowego w Gdańsku nie jest przysłowiową „terra incognita", zdaje sobie sprawę z tego, że port gdyński nie rozwija się kosztem Gdańska, lecz kosztem nadbałtyckich portów niemieckich, a w pierwszej linji Królewca i Szczecina. Podczas, gdy ruch portowy wymienionych portów niemieckich zmniejszył się od czasu uruchomienia przeładunku w porcie gdyńskim, ruch portowy Gdańska zwiększył się pomimo to do niebywałych w historji portu („nawet pod błogosławionemi rządami Berlina)" rozmiarów. Przytoczone poniżej dane statystyczne, dotyczące rozwoju portu gdańskiego w czasie powojennym, są wystarczającym dowodem słuszności naszego punktu widzenia.

Rok	Ruch portowy w miljonach ton R. N.
1913	1,8
1922	2,85
1923	3,4
1924	3,35
1925	3,8
1926	7,1
1927	7,83

Ogólny obrót towarowy wynosił w roku 1913 około 2 miljonów ton, natomiast w roku 1927 7.897.564 ton

Z przytoczonych powyżej cyfr nie wynika bynajmniej, aby rozwój portu gdańskiego był hamowany przez Polskę. Chyba, że cyfry mają dla „Danziger Zeitung" wręcz odwrotne znaczenie, czyli im więcej wzrasta ruch portowy Gdańska, tem więcej biada się na temat niebezpieczeństwa jakie grozi bezbronnemu Gdańskowi ze strony konkurencji Polskiej.

Na zakończenie dodamy, że nie tylko nadmierne wymyślanie pod adresem Polski, do którego otwarcie przyznaje się „Danziger Zeitung", zaszkodzić może Gdańskowi. Niemniej szkodzi rozpowszechnianie podobnych bredni, jak nawoływanie pewnych sfer Gdańska do walki konkurencyj. z portem polskim w Gdyni. Nie należy bowiem zapominać że nie Polska jest zależna od Gdańska, lecz Gdańsk od Polski.

W. Skup.

Ruch portu gdyńskiego w miesiącu sierpniu

W miesiącu sierpniu zawinęło do portu w Gdyni 110 okrętów łącznej pojemności 108,537 t. r. n, w tej liczbie 108 parowców, 1 holownik morski i 1 lichtuga.

Podział na poszczególne bandery przedstawił się następująco:

Szwecja	37	27.072 t. r. n.
Francja	6	13.740 „ „ „
Łotwa	12	11.837 „ „ „
Anglja	8	11.629 „ „ „
Niemcy	18	11.524 „ „ „
Danja	6	10.093 „ „ „
Polska	11	8.594 „ „ „
Norwegja	11	8.288 „ „ „
Holandja	1	5.760 „ „ „

Próżnych okrętów było na wejściu 84, z tomasówką 12, z ryżem 6, z pasażerami i ładunkiem 3, z fosfatem 1.

W tym samym czasie opuściło port 109 okrętów o łącznej pojemności 111.135 t. r. n., w tej liczbie próżnych 19, z ładunkiem węgla 77, z innym ładunkiem 2, z pasażerami 9, i z pasażerami i ładunkiem 2.

Ruch towarowy portu przedstawia się następująco:

na wejściu:		
tomasówki	23.920 t.	
ryżu	13.334 „	
fosfatu	2.100 „	
drobnicy	43 „	39.397 t.
na wyjściu		
węgla	167.398 t.	
otrąb ryżowych	206 „	
dębiny	200 „	
drobnicy	10 „	167.814 t.
Razem:		207.211 t.

Ruch pasażerski wynosił 2.494 pas, w tem na wejściu 325 pasażerów i na wyjściu 2.169 pasażerów.

Jak widzimy z powyższego zestawienia ogólny ruch towarowy zwiększył się w stosunku do poprzedniego miesiąca bardzo nieznacznie (o 4.277 t.)

Zwiększyła się ilość ładunku na wejściu o 5.509 t., natomiast zmniejszyło się wywiezienie ładunku o 1.232 t.

Ztąd prosty wniosek, że zwiększenie importu nastąpiło częściowo kosztem eksportu, co dowodzi słuszności naszych twierdzeń o konieczności szybkiej rozbudowy prowadzących do Gdyni linij kolejowych (p. art. w numerze 1 Przeglądu Bałtyckiego „Dodatnie i ujemne strony rozwoju portu w Gdyni.

ażałoby przedewszystkiem stworzyć tanie źródło kredytów, któreby gwarantowało właścicielom okrętów niezbędną pomoc finansową. Takim źródłem mógłby być bank hipoteczny dla spraw żeglugi morskiej, główne zadanie którego polegałoby na udzielaniu kredytów długoterminowych i nisko procentowych pod hipotekę okrętu.

Bank taki, założenie którego stanowiłoby niewątpliwie poważny krok naprzód na drodze rozwoju żeglugi polskiej, winien być oparty na kapitale akcyjnym i podlegać ścisłej kontroli rządowej. Emitowane przez bank akcje winne być akcjami premjowanemi na wzór „dolarówki", dzięki czemu umieszczenie tych akcji na rynku krajowym nie sprawiałoby żadnych trudności.

Nie wątpimy, że myśl powyższa znajdzie żywy odźwięk tak w zainteresowanych sferach żeglugowych, jak i w kołach rządowych, a być może doczekamy się w krótce wprowadzenia jej w życie.

Fałszywe alarmy

W jednym z ostatnich dodatków żeglugowych znowu rozpisuje się „Danziger Zeitung" na temat walki konkurencyjnej jaka rzekomo odbywa się między Gdynią a Gdańskiem. Tym razem bezpodstawne swe obawy opiera „Danziger Zeitung" na artykule Lautensach'a, opublikowanym w zeszycie sierpniowym „Zeitschrift für Geopolitik". Oto jak przedstawia się w zrozumieniu „Danziger Zeitung" „groźna" konkurencja Gdyni:

„W portach europejskich ilość ładunków na wejściu przewyższa znacznie ilość wywożonych ładunków; wyjątek z tej liczby stanowią jedynie dwa porty europejskie, a mianowicie Gdańsk i Gdynia. Wywóz w tych portach przewyższa znacznie wwóz, z czego możemy wywnioskować, że sytuacja portu Gdańskiego nie jest normalna.

Co nas jako gdańszczan, obchodzić jeszcze powinno, to zapatrywanie Lautensach'a na rolę, jaką odgrywa port w Gdyni. Gdynia, port zupełnie młody, ma wyłączny cel „zniszczyć niepolski ruch handlowy Gdańska.

Wiemy, że w Gdańsku jest wiele takich ludzi, którym same wspomnienie Gdyni sprawia nieprzyjemność. Ludzie tego pokroju myślą, że najlepiej będzie nie widzieć rozwoju Gdyni i zdaniem swem przypominają dzieci, które bawiąc się „w chowanego", stają odwrócone twarzą do kąta i w naiwności swej myślą, że nikt ich nie widzi ponieważ one nie widzą nikogo.

A w międzyczasie rośnie ruch portowy Gdyni i naturalnie zaczyna hamować ruch Gdańska. Nawet pobieżny wgląd w statystykę ruchu portowego dowodzi, że nie mamy prawa pomijać milczeniem faktów które zapowiadają tak gospodarcze jak i polityczne niebezpieczeństwo dla Gdańska.

Pesymizm, wyrzeczenie się walki konkurencyjnej, jaka się musi wkrótce rozegrać pomiędzy obydwoma portami, oszukiwanie samych siebie, znane nam z dni minionych, pomogło nam tak samo mało, jak i nadmierne wymyślanie oraz podszczuwanie partyjno-polityczne.

Trzeba brać się do pracy i to możliwie prędko, ponieważ nie mamy czasu do stracenia. Obok rozbudowy i ulepszenia urządzeń portowych Gdańska, winień być położony nacisk na zniżenie wszelkich opłat przeładunkowych, zważając jednocześnie, aby nie ucierpiały na tem bezpieczeństwo i szybkość przeładunku.

Ze względu na to, że Rada Portu podlega Lidze Narodów, winien rząd gdański poczynić starania, mające na celu zbadanie sprawy dotychczasowej organizacji władz portowych, które naszym zdaniem nie uwzględniają obecnego stanu rzeczy w porcie gdańskim. Dalej, winien rząd gdański poświęcić sprawom portu i żeglugi więcej uwagi jak dotychczas. Żegluga nie może być nadal traktowana po macoszemu.

W walce konkurencyjnej z Gdynią posiada Gdańsk dziś jeszcze poza wielu innemi plusami tę stanowczą za mało docenianą przewagę, jaką stanowi doświadczenie handlowe starych firm gdańskich; dbajmy więc o to, abyśmy plus ten zachować i wykorzystać umieli.

W ciągu tygodnia od 20—26 sierpnia rb. wyładowano w Gdyni 14 985 ton tomasówki i 11.500 ton ryżu oraz załadowano 44.452 ton węgla. W tym samym czasie wyjechało przez Gdynię 971 pasażerów. Jeśli pomimo tych wymownych cyfr może ktoś jeszcze twierdzieć, że Gdynia nie jest konkurencją dla Gdańska, to chyba rozmyślnie niechce widzieć właściwego stanu rzeczy."

Jak zwykle, tak i tym razem wywody „Danziger Zeitung" są pozbawione jakiejkolwiek realnej podstawy i mają wyłącznie na celu wywołanie pewnego efektu w kołach łatwowiernych czytelników.

Twierdzenie, jakoby sytuacja portu Gdańskiego nie była normalna ze względu na to, że wywóz znacznie przewyższa wwóz, jest bezsensowe, gdyż wychodząc z podobnego punktu widzenia można twierdzić, że właśnie nie jest normalna sytuacja tych portów w których wwóz góruje nad wywozem.

Zdanie jakoby celem Gdyni było „zniszczenie niepolskiego ruchu handlowego Gdańska", dowodzi nietylko złej woli, lecz również wybujałej megalomanji redakcji „Danziger Zeitung", która widocznie pragnie wmówić w siebie i swych czytelników, że te olbrzymie masy ładunku, jakie przechodzą przez port Gdański, są pochodzenia gdańskiego. W takim razie poco te obawy przed Gdynią, która przecież nigdy nie będzie portem dla obszaru Wolnego Miasta, jaki i nadal będzie obficie zasilać wyłącznie port gdański.

Brak rozwagi czy zła wola

Na marginesie polsko-niemieckiego bilansu handlowego za I. półrocze 1928 r.

Żyjemy w fazie wojny celnej między Polską a Niemcami. Rozpoczęte ponownie rokowania o zawarcie traktatu handlowego wywołują na łamach prasy tak polskiej jak i niemieckiej obszerne komentarze. Między innemi podkreśla prasa niemiecka, szczególnie gospodarcza z dużem zadowoleniem wzrost eksportu niemieckiego do Polski, który osiągnął w pierwszem półroczu 1928 r wysokość wywozu, niemieckiego do Polski przed wojną celną. Mimo, e równocześnie znacznie powiększył się wywóz polsk do Niemiec to jednak sprawa ta przedstawia się dla nas niekorzystnie. Podczas kiedy bowiem Niemcy wywoziły fabrykaty już gotowe Polska eksportowała minimalną tylko ilość fabrykatów i produktów rolnych, większą zaś część naszego wywozu (przeszło 50 proc.) stanowiło drzewo. Cyfry wywozu i przywozu ilustruje nam następująca tabela:

I półrocze	Nasz eksport do Niemiec (w milj. marek niem.)	Nasz import z Niemiec (w milj. marek niem)
1925	278.2	230,6
1926	120,7	73,6
1927	158,8	156,8
1928	165,6	**203,4**

Nasz import z Niemiec wykazał w pierwszem półroczu 1928 roku znaczną zwyżkę w porównaniu z pierwszem półroczem roku ubiegłego. W przytoczonej poniżej tabeli dodajemy dokładną wartość naszego importu z Niemiec oraz zwiększenie się wartości tegoż w stosunku do pierwszego półrocza r. ubiegł.

	I półrocze 1928 Wartość importu (w milj. marek niem.)	Wzrost w porównaniu z pierwsz. półrocz. 1927
Surowce włókiennicze	34,2	7,3
gotowe fabrykaty włókiennicze	9,7	4,1
„ „ żelazne	12,0	1,6
maszyny	25,3	9,2
chemikalja	11,3	2,9
zboże	21,1	11,0

W porównaniu do importu eksport towarów polskich do Niemiec, który od roku 1928 wykazywał stałą nadwyżkę nad importem, wyraził się poraz pierwszy w kwocie niższej od wartości importu o 37,8 milj. marek niem. Przeważną część, bo prawie połowę naszego eksportu do Niemiec stanowiło drzewo, co już zresztą zostało podkreślone w pierwszej części naszego eksportu do Niemiec, oraz różnicę wartości tegoż w porównaniu z pierwszem półroczem roku ubiegłego.

	Wartość w milj. marek niem.	Różnica w stosunku do I. półrocza 1927 w milj. marek niem.
Drzewo Budowlane i opałowe	63,2	1,9
drzewo do fabrykacji celulozy	13,2	4,1
cynk	20,8	3,0
masło	11,0	5,3
jaja	7,0	3,9

Powyższe dwa zestawienia, ilustrujące handel nasz z Niemcami w okresie wojny celnej, powinny poważnie zastanowić nasze czynniki rządowe, tembardziej, że niektóre pozycje importu polskiego z Niemiec, jak n. p. surowce włókiennicze, fabrykaty włókiennicze i żelazne oraz maszyny wykazały niczem nieuzasadnioną zwyżkę. Niezbędne dla naszego przemysłu włókienniczego surowce, olbrzymią większość których stanowi bawełna, mogą być importowane wprost z krajów pochodzenia z pominięciem drogiego pośrednictwa niemieckiego i bez narażenia naszego bilansu w handlu z Niemcami na niepotrzebne a szkodliwe dla nas wahania. Gotowych wyrobów włókienniczych dostarcza nam pod dostatkiem nasz przemysł polski, którego eksponaty nie są bynajmniej gorsze od niemieckich. Co jeszcze więcej nas zastanawia to wzrost importu wyrobów żelaznych oraz maszyn. Dowodzi to, że nasze sfery handlowe nie są obeznane z produkcją wytwórni polskich, która nietylko dorównuje lecz w niektórych wypadkach przewyższa nawet wytwórczość zagraniczną tak pod względem jakości jak i rodzaju wytwarzanych produktów. Podczas gdy nasz przemysł górnośląski zdobywa sobie coraz bardziej odległe rynki zbytu poza granicami Rzeczypospolitej, my sprowadzamy z Niemiec wyroby tamtejszego przemysłu, jakgdyby tylko dlatego, aby podkreślić tymsamem brak orjentacji na rynku krajowym. Oby nasze sfery handlowe zrozumiały wreszcie potrzebę pokrywania swych zapotrzebowań w wytwórniach krajowych, co niewątpliwie zwiększyłoby dobrobyt kraju, pozostawiając na rynku krajowym znaczną ilość gotówki, którą najniepotrzebniej wywozimy poza granicę państwa.

Węgiel na rynku światowym

Przez niemiecki „Reichskohlenverband“ zostały niedawno opublikowane dane statystyczne, dotyczące światowej produkcji oraz zużycia węgla w r. 1927. — Poniższa tabela wykazuje produkcje oraz zużycie węgla w poszczególnych częściach świata.

Nazwa odnośnej części świata	Ogólna produkcja węgla (w miljonach ton)				Ogólne zużycie węgla (w miljonach ton)			
	1913	1925	1926	1927	1913	1925	1926	1927
Europa	689,5	6533	5775	7390	6210	5363	4851	6288
Ameryka północna i południowa	532,0	5404	6122	5607	5236	5432	5989	5655
Azja	54,7	717	749	744	626	764	788	786
Afryka	8,7	171	134	121	235	207	159	165
Australja wraz z wyspami	14,7	191	199	176	166	178	183	185
Razem	12996	13016	12979	14038	12574	11953	12020	13091

Jak widać z powyższego zestawienia w r. 1927 Europa nietylko uzyskała przodujące miejsce w produkcji węgla, utracone w r. 1926 przez strajk górników angielskich, lecz pobiło nawet produkcję w r. 1925.

Cyfry wykazujące światowe zużycie węgla dowodzą, że Ameryka zużywa 5 milj. t. węgla więcej jak wynosi jej produkcja roczna. Pozostałe 5 milj. t. dostarcza Ameryce rynek angielski.

O inicjatywę prywatnego kapitału polskiego w Gdyni

Z okazji otwarcia Targów Wschodnich we Lwowie wygłosił min. Przemysłu i handlu, p. Kwiatkowski, obszerną mowę, traktującą o obecnem położeniu gospodarczem Polski. Część mowy poświęcona była rozwojowi Polski w kierunku morza, w szczególności Gdyni. P. min. Kwiatkowski podkreślił m. i., że obecnie nadszedł już czas, gdzie do Gdyni powinien wejść kapitał prywatny, które go zadaniem byłoby objęcie wszystkich tych dziedzin ekonomicznych, których realizacja nie należy do Państwa.

Zdanie to jest słuszne i całkowicie uzasadnione. W Polsce są kapitały albo martwe a często kroć wadliwie inwestowane. Wielkie te kapitały winny być skierowane do Gdyni, gdzie znalazłyby dobrą lokatę i procentowałyby się, jak na nasze stosunki, wysoko.

Dotychczas znalazła drogę do Gdyni znikoma tylko część kapitału krajowego, większość zaś inwestowanego tu wielkiego kapitału dostarczyła zagranica. Chociaż nie należy lekceważyć sobie przypływu kapitału zagranicznego, tak ze względów ekonomicznych jak i politycznych, to jednak koniecznie trzeba dążyć do przyciągnięcia do współpracy w Gdyni kapitału wybitnie polskiego, aby temsamem ugruntować w jedynym polskim porcie duży polski stan posiadania.

Aby jednak akcje inwestowania wielkich kapitałów polskich zainicjować i na szeroką skalę rozwijać winien Rząd ułatwić polskim kapitalistom wejście do Gdyni i zapoczątkowanie tu pracy. Jeśli kapitał zagraniczny zyskuje sobie tutaj pewne przywileje, to w tej samej mierze conajmniej winien być traktowany kapitał polski. Zdarzało się bowiem, na szczęście tylko w kilku wypadkach, że niektóre sfery centralne potraktowały zamierzenia kapitalistów polskich wręcz nieprzychylnie chcąc sprowadzić akcję czysto kupiecką, jaką winna być akcja inwestycji kapitałów w Gdyni, do roli akcji ogólno społecznej, przez co oczywiście zrażono sobie odnośne sfery finansowe.

Ten system winien ulec gruntownej zmianie. Rząd względnie poszczególne jego ministerstwa i resorty winny okazać kapitałowi polskiemu, chcącemu inwestować w Gdyni, maximum zrozumienia dla jego zamiarów, jeśli one idą w kierunku twórczym. Należy akcję sfinansowania Gdyni przez polski kapitał prywatny postawić na zdrowych zasadach kupieckich wyłączając wszelkie momenty filantropijne. Nie można się bowiem spodziewać, aby poważne konsorcja czy banki inwestowały miljony złotych nie mając zabezpieczenia ani nawet widoków pewnego oprocentowania się włożonych kapitałów.

Zakres pracy dla prywatnego kapitału w Gdyni jest bardzo szeroki. Tak w porcie jak i na terenie miasta wykonane być muszą w najbliższych latach prace, które przeprowadzić i eksploatować winien tenże kapitał prywatny. W porcie winny stanąć magazyny, u jego wylotu składy konsygnacyjne i fabryki, na terenie miasta domy biurowe, bloki mieszkalne oraz w miarę rozwoju nowe dzielnice. Wszystkie te prace wykonać powinien skonsolidowany kapitał polski, jeśli rozbudowa Gdyni ma iść w szybkiem tempie. Obecnie bowiem buduje w Gdyni mały kapitał, jego wysiłek, aczkolwiek z punktu widzenia społecznego zdrowy, nie wyczerpuje jednak całości zadania, jakie Polska powinna spełnić w najbliższych latach.

Budowa samego portu oraz jego urządzeń postępuje dzięki wydatnej pomocy rządu, a w szczególności możnej opiece p. min. Kwiatkowskiego, w rażnym tempie. Należy dopilnować aby rozbudowa przemysłu portowego oraz miasta dotrzymała kroku rozbudowie portu. Niech kapitał polski szeroką ławą popłynie do Gdyni, niech rząd znajdzie zrozumienie dla jego dążeń, a wspólnym wysiłkiem w zrozumianem zresztą dobrze interesie stanie nad morzem najlepszy pomnik polskiej przedsiębiorczości i energji. Oby powyższe słowa znalazły odźwięk w szerokich sferach gospodarczych naszego społeczeństwa, pomnego słów p. ministra Kwiatkowskiego, „że obecnie już nadszedł czas gdzie do Gdyni powinien wejść w interesie narodowym i własnym polski kapitał prywatny."

W

Zderzenie się okrętów koło Dockenhuden.

Wieczorem dnia 9 bm. zderzył się w pobliżu Dockenhuden angielski węglowiec Cornwood z niemieckim statkiem pasażerskim „Königin Luise". S/S Cornwood uderzy dziobem w burtę, „Königin Luise" powodując znaczne uszkodzenia. Światło elektryczne zgasło natychmiast wskutek czego pośród pasażerów statku niemieckiego powstała panika. Wielu pasażerów szukało ratunku wyskakując za burtę okrętu.

Według ostatnich wiadomości katastrofa nie obeszła się bez ofiar w ludziach.

Brak pracy w stoczniach niemieckich

Oprócz stoczni Vulcan, która niedawno została unieruchomiona wstrzymano w tych dniach pracę również na stoczni Stoerwerft Wewelsfleth. Ostatnio stocznia Stoerwerft zajmowała się wyłącznie prawie budową mniejszych drewnianych lub żelaznych żaglowców motorowych oraz wbudowywaniem motorów pomocniczych na żaglowcach żeglugi przybrzeżnej, kutrach rybackich i tp. Stocznia zatrudniała około 200 robotników.

Dlaczego zmniejsza się eksport drzewa polskiego przez Gdańsk

Najpoważniejszymi odbiorcami drzewa polskiego są państwa Europy Zachodniej, których przemysł drzewny nie może się rozwijać z powodu braku lasów. Na czele państw, pokrywających znaczną część swego zapotrzebowania w Polsce, kroczyły dotychczas Niemcy, Anglja, Francja i Belgja.

Poza drzewem nieobrobionem importowano z Polski również wielkie ilości drzewa budulcowego, pokładów kolejowych oraz różnego gatunku desek, przeznaczonych do wyrobu mebli itp.

O ile transporty do Niemiec szły prawie wyłącznie drogą lądową ze względu na bliskie sąsiectwo kraju przeznaczenia, o tyle drzewo, przeznaczone na inne rynki zagraniczne, szło przeważnie drogą morską przez porty bałtyckie głównie przez Gdańsk.

W ruchu towarowym portu gdańskiego drzewo polskie jako masowy artykuł eksportowy, zajmowało zawsze dość pokaźną pozycję. To też nasz wywóz drzewa przez Gdańsk, ten naturalny port eksportowy Polski, stanowi dokładnie odzwierciadlenie handlu polskiego drzewem.

Na podstawie statystyki wywozu portu gdańskiego, z przykrością stwierdzieć musimy, że od pewnego czasu nasz wywóz drzewa powoli lecz stale maleje. Szczególnie zmniejszył się wywóz drzewa polskiego do Anglji, dokąd jeszcze stosunkowo niedawno dochodziły przez Gdańsk znaczne transporty, a przecież utrzymanie się na rynku angielskim jest dla naszego handlu drzewnego bardzo ważnym czynnikiem.

Zmusza to nas do głębszego zastanowienia się nad tem, co wywołało tak niekorzystną dla drzewa polskiego konjunkturę, co wpłynęło na odbiorców angielskich, że zapotrzebowania swoje pokrywają nawet na innych, droższych jak polski rynkach. Przedewszystkiem zaznaczyć wypada, że odbiorca angielski jest bardzo wybredny. Tak w życiu prywatnem jak w handlu powoduje się słuszną dewizą, że nie to jest tanie, co mało kosztuje, lecz to, co jest dobre. Najmniejsza skaza, powstała wskutek porysowania deski podczas transportu, każde choćby nieznaczne uszkodzenie dyskwalifikuje materjał w oczach odbiorcy angielskiego i tu właśnie szukać należy przyczyny niepowodzenia drzewa polskiego na rynku angielskim.

Gdyby ktoś chciał twierdzić, że drzewo polskie jest złe, naraziłby się na śmieszność, gdyż wysoki gatunek drzewa naszego, a zwłaszcza drzewa eksportowego, znany jest ogólnie; musi być jednak coś, co wpływa ujemnie na stan a łącznie z tem na gatunek naszego drzewa i właśnie to „coś" dziać się musi podczas transportu.

Idźmy więc za drzewem naszem drogą, którą ona przebywa, a być może znajdziemy to „coś"

Wyobraźmy sobie tartak znajdujący się gdzieś w głębi kraju. Z pod maszyn wychodzą piękne równe deski, które starannie układają na pobliskich polach składowych pracowite ręce robotnika polskiego. Następnie deski te zostają niemniej starannie załadowane na platformy kolejowe lub powiązane w tratwy odbywają pierwszą swą podróż do Gdańska. Wagon lub tratwa przybywa na jedną z licznych składnic drzewnych w Gdańsku i tu dopiero rozpoczyna się tragedja drzewa polskiego.

Robotnik gdański, który za pracę swoją pobiera prawie trzykrotnie wyższe wynagrodzenie jak jego kolega polski, nie poświęca nawet dziesiątej części tego starania, jakie charakteryzuje pracę robotnika polskiego. Przeładunek drzewa z wagonów na tereny składnicy oraz później do ładowni okrętu, odbywa się bowiem przy użyciu pewnego narzędzia, znanego w porcie gdańskim pod nazwą „Pickhaken", przypominającego swoim wyglądem jednoramienny oskard z tą tylko różnicą, że ostrze jego nie jest płaskie, lecz podobne nieco do bardzo ostrego stożka. Tymi to hakami „obrabia" się w Gdańsku drzewo polskie z okazji przeładunku, w rezultacie czego — zanim nieszczęśliwa deska polska dostanie się wreszcie do spokojnej ładowni okrętu-przypomina swym wyglądem twarz człowieka, który opuścił podwoje szpitala po ciężkiej chorobie ospy. W takim stanie drzewo nasze wędruje do Anglji.

Gdyby deski posiadały dusze i umiały myśleć zdziwiłyby się tem przyjęciem, jakie im zgotuje robotnik angielski. W porcie angielskim drzewo układa się rękoma na obszyte płótnem stropy konopne (a nie zwykłe stropy stalowe lub łańcuchy za pomocą których załadowuje się w Gdańsku drzewo na okręt), i zabezpieczone w ten sposób przed jakimkolwiek uszkodzeniem przeładowuje się je z okrętu na wagony kolejowe lub na pola składowe.

Ale nic już nie pomoże drzewu polskiemu. Stan w jakim ono opuściło port gdański, jest tak opłakany, że z drzewa pierwszego gatunku stało się ono brakiem.

Oto główne przyczyny niepowodzenia drzewa polskiego na rynku angielskim oraz znacznego zmniejszenia się wywozu przez port gdański. Wprawdzie „Danziger Zeitung", jak zawsze tak i tym razem najlepiej poinformowana o handlu polskim oraz o stosunkach portowych na Bałtyku, twierdzi nie mniej nie więcej jak tylko to, że spadek wywozu drzewa polskiego przez Gdańsk polega głównie na „groźnej" konkurencji portu polskiego w Gdyni. Czyżby „Danziger Zeitung" ceniła tak nisko port gdański, że w 200 tonach wywiezionego przez Gdynię w miesiącu sierpniu drzewa widzi niebezpieczeństwo dla Gdańska? Stanowczo za mało odwagi posiada „Danziger Zeitung" jeśli chodzi o Polskę, oraz za mało uwagi poświęca stosunkom, panującym na jej własnem podwórzu. Zamiast straszyć gdańszczan urojonem niebezpieczeństwem, które rzekomo zagraża Gdańskowi ze strony Gdyni, mogłaby się wreszcie zająć więcej rzeczową krytyką panujących w porcie stosunków a szczególnie dziwnych praktyk robotników drzewnych. Nie port gdyński przedstawia niebezpieczeństwo dla wychodzących z portu gdańskiego ładunków drzewa polskiego, lecz nieumiejętność robotników gdańskich obchodzenia się z drzewem. Wynikające z tego tytułu dla portu gdańskiego szkody są nikłe w porównaniu z temi szkodami, jakie ponosi polski przemysł drzewny narażając się na utratę zagranicznych rynków zbytu.

W. Sk.

Kronika morska

Nowy okręt polski.

Towarzystwo Robur powiększyło swój tabor morski o nową jednostkę. W tych dniach został nabyty przez wymienione towarzystwo parowiec angielski „Akenside" który otrzymał nową nazwę „Robur III".

Dalszy etap rozwoju Gdyni.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawarło ostatnio umowę z górnośląskimi koncernami węglowymi Giesche i Progress, na mocy których wymienione koncerny otrzymują w dzierżawę na przeciąg lat 35 nadbrzeża w porcie gdyńskim do przeładunku węgla.

W zamian za to zobowiązuje się koncern Gieschego eksportować przez Gdynię minimum 55.000 t. węgla miesięcznie oraz stworzyć własną flotę morską o łącznej pojemności 10.000 t. D. W.

Koncern Progress zobowiązany jest eksportować przez Gdynię minimum 50.000 ton węgla miesięcznie oraz stawić pod Polską banderę własną flotyllę transportową o łącznej pojemności 10.000 ton D. W.

W ten sposób zostało zagwarantowane Gdyni nowe 105.000 ton ładunku miesięcznie oraz powiększenie polskiej floty handlowej o dalsze 20.000 ton D. W.

Znaczne ożywienie na bałtyckim rynku frachtowym.

Na bałtyckim rynku frachtowym nastąpiło w miesiącu sierpniu znaczne polepszenie. Przyczyniło się do tego obok odpowiedniej pory roku również zakończenie ośmiomiesięcznego strajku w szwedkich kopalniach rudy. Chociaż narazie nie mogą być rzucone na rynek frachtowy większe ładunki rudy, jednak już daje się zauważyć znaczne zapotrzebowanie tonażu dla przewozu rudy w ciągu najbliższych tygodni.

Na rynku węglowym zapanowało znaczne ożywienie, na które niemało wpływa zbliżająca się pora zimowa. Spowodowało to niewielką zwyżkę frachtow na ładunki z Gdańska i Gdyni.

Również na rynku drzewnym daje się zauważyć znaczne polepszenie. Szczególnie korzystnie dla Zeglugi przedstawia się finladzki rynek drzewny. Pomimo to, że strajk robotników portowych w Finlandji nie został jeszcze ukończony jednak przeładunek nie natrafia na większe trudności, a finlandzkie towarzystwa transportowe gwarantują nawet zafrachtowanym okrętom normalny przeładunek.

Próby opalania pyłem węglowym.

Z początkiem roku bieżącego zostały zapoczątkowane przez Blue Star Line próby, mające na celu zastosowanie pyłu węglowego dla opalenie palenisk kotłowych. W tym celu przerobiono jeden z czterech kotłów na parowcu Stuartstar) linji południowo-amerykańskiej) do wyłącznego opalenia pyłem węglowym. Próba wypadła bardzo pomyślnie. Przedewszystkiem zaoszczędzono dużo materjału opałowego, a powtóre cena rozpylonego węgla jest o 4 sh. na tonie niższa od ceny zwykłego węgla bunkrowego.

Parowiec Stuartstar zostanie wkrótce umieszczony na stoczni celem przystosowania wszystkich czterych kotłów do opalenia pyłem węglowym. Jeśli próba dokonana na wszystkich kotłach parowca Staurtstar da pomyślne wyniki, towarzystwo Blue Star Line zamierza wyposażyć w urządzenia do spalania pyłu węglowego 20 okrętów swe linji.

Wielkie zapotrzebowanie materjałów budowlanych w Finlandji.

Ze względu na ożywiony ruch budowlany Finlandji wzrosło w ostatnim czasie zapotrzebowanie na zagraniczne materjały budowlane. Najwięcej zainteresować może naszych eksporterów zwiększone zapotrzebowanie na cement. Podczas gdy w roku zeszłym Finlandja importowała 14.908 ton cementu w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy roku bież. importowano 31.079 ton. Niewątpliwie nasz cement mógłby zająć na rynku finlandzkim należne mu miejsce.

Inauguracja linji bezpośredniej między Gdynią a Ameryką Południ.

W dniu 8 bm. odbyła się tu uroczysta inauguracja polsko-francuskiej linji okrętowej, t. zw. bezpośrednie linji Gdynia—Ameryka Południowa, łączącej Gdynię z Hawrem i z portami Ameryki Południowej: Rio de Janeiro, Santos, Mantewideo i Buenos Aires. Na linji tej, której utworzenie przyszło do skutku dzięki porozumieniu miarodajnych czynników polskich z francuskiem towarzystwem żeglugi morskiej „Chargeurs Reunis", kursować będą, narazie pod flagą fran. dwa parowce pasażersko -towarowe, „Krakus" i „Swiatowid", przewożąc emigrantów polskich i produkty przemysłu polskiego do portów Ameryki Południowej i z powrotem produkty Południowej Ameryki bozpośrednio do Gdyni.

Uroczystość inauguracyjna odbyła się na pokładzie statku „Krakus", zbudowanego w roku 1928 o pojemności 13 tys. ton i posiadającego pomieszczenie dla 900 pasażerów, wygody w kajutach, zaopatrzonych m. in. w umywalnie. Do dyspozycji emigrantów stoją pozatem obszerne jadalnie, łazienki i t. p Na okręcie znajduje się również szpital na 60 osób wraz z salą operacyjną. Podróż tego statku z Gdyni do Ameryki Południowej i z powrotem trwać będzie 60 dni.

Na uroczystość Tow. „Chargeurs Reunis" zaprosiło do Gdyni szereg osobistości z Warszawy, które przybyły do Gdyni specjalnym pociągiem. Wśród zaproszonych znajdowali się p.p. wiceminister przemysłu i handlu Doleżal, dyrektor departamentu konsularnego M. S. Z. Babiński. dyrektor Urzędu Emigracyjnego Gawroński, biskup chełmiński ks. Okoniewski, ambasador francuski w Warszawie p. Laroche z małżonką, szef francuskiej misji wojskowej w Polsce gen. Demain, przedstawiciele świata przemysłowego, handlowego, prasy i t. d. Po powitaniu na dworcu goście zwiedzili miasto oraz port, poczem zebrali się w przystrojonej barwami polskiemi i francuskiemi kaplicy okrętowej, gdzie biskup ks. Okoniewski odprawił mszę świętą, poczem wygłosił krótkie przemówienie, w którem podkreślił znaczenie dzisiejszej uroczystości dla dal rozwoju żeglugi polskiej.

Gdańsk zawdzięcza rozwój swój Polsce

W ramach Międzynarodowych Targów Wiedeńskich urządzona została wystawa portów środkowo-europejskich. W wystawie tej bierze także udział w osobnym pawilonie Rada portu gdańskiego. Mapy plastyczne i liczne grafiki i fotografje przedstawiają rozwój portu gdańskiego po wojnie.

Na konferencji dziennikarzy wiedeńskich z zagranicznymi przedstawiciel naczelnego wydziału ekonomicznego Rady portu Gdańska, radca Wiczkowski w ogólnym zarysie przedstawił znaczenie gospodarcze i handlowe Gdańska. W ostatnim czasie ruch portowy Gdańska jest wprost rekordowy, gdyż w porównaniu z ostatniemi latami przedwojennemi wzrósł on prawie o 300 procent Wybitny wzrost umiędzynarodowienia portu Gdańska uwydatnił się z jednej strony we wzroście bander, które dzisiaj już wynoszą 27, z drugiej zaś w 80 regularnych linjach okrętowych, które łączą Gdańsk ze wszystkiemi większemi portami Europy, Ameryki Półn. i Poł., Bliskiego i Dalekiego Wschodu.

Port Gdański jest największym portem dla drzewa w Europie, największym portem dla eksportu węgla na Bałtyku. Bardzo znaczny jest też eksport cukru, produktów naftowych jakoteż import rud, złomu i nawozów sztucznych.

W ciągu najbliższych miesięcy oddany zostanie do użytku publicznego nowy basen portowy, przy Weichselmünde, wyposażony w nowoczesne urządzenia na przeładowanie węgla i fosfatów.

W związku z tem podniósł referent rozwój sieci, t. zw. kolejowych taryf portowych przez koleje polskie, które w ten sposób umożliwią przeciągnięcie i rozszerzenie transportów tranzytowych przez port gdański do Czechosłowacji, niemieckiej części Górnego Śląska, do Unji Republik Sowieckich i w pewnej mierze nawet do Rumunji i północnej części Austrji i Węgier.

Minister Kwiatkowski o Gdyni

Wielki protektor i przyjaciel Gdyni, p. Min. Kwiatkowski, w mowie wygłoszonej z okazji otwarcia 8-mych Targów Wschodnich we Lwowie, powiedział o Gdyni następująco:

Towary polskie na wielu rynkach nie były znane do lat ostatnich, a natomiast wszędzie tam, gdzie się zjawiły, zyskały dobrą renomę i mogą obecnie liczyć na coraz szersze powodzenie. W akcji tej decydującą rolę już dziś odgrywa powrót Polski nad morze. Sama Gdynia, która jeszcze w roku 1925 przeładowała 50 tysięcy ton, w roku bieżącym osiągnie 2 miljony ton przeładunku. W ciągu ostatnich lat zmobilizowaliśmy dla pracy twórczej w Gdyni ogromne sumy kapitału narodowego. Na rok przyszły zapewnione są nowe kapitały, które zabezpieczają nowy etap rozwoju portu, floty handlowej i m. Gdyni. Musi się jednak zerwać apel przez całą Polskę: Wszyscy dla Gdyni, dla tego najmłodszego, a więc najukochańszego miasta, dziecka Polski współczesnej!

Gdynia i Lwów! Jakaż ogromna przestrzeń dzieli te dwa środowiska, które muszą być psychicznie sobie bliskie. Tu na Targach Wschodnich zmobilizowała się cała polska praca dzisiejsza i przeszłość, tam mobilizuje się Polska jutrzejsza. Tu historja pracy gospodarczej 10-lecia Polski niepodległej, tam praca dla historji przyszłych zwycięstw. Tu moment bogactwa i nagromadzonej wartości, a tam drogowskaz dla handlu, dla ekspansji gospodarczej. Te dwa ogniska polskiej pracy i wysiłków muszą się związać w solidarnej woli i walce życiowej, każdy zaś prawdziwy rzetelny wysiłek jest posiewem zdrowego ziarna. Przecinając wstęgę dzisiejszych targów lwowskich wiem, że jest to posiew zdrowej, solidnej programowej pracy, i dlatego wierzę, że wyda on pożyteczne i obfite owoce!“

Pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich w Gdyni

Celem uczczenia dziesięciolecia Niepodległości Rzplitej Polskiej zbudowany zostanie w roku 1929 z inicjatywy p. min. Kwiatkowskiego pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich, który według słów pana min. Kwiatkowskiego ma wyrażać „Zjednoczenie Rzeczypospolitej z morzem, ma być symbolem twórczej pracy polskiej na morzu i świadectwem, że przy tej pracy skupia się całe społeczeństwo polskie“.

Pomnik wzorowany na pięknym przykładzie amerykańskiego pomnika Wolności, ustawiony zostanie w morzu u wejścia do portu. Obok pomnika przechodzić będą zamorskie statki pasażerskie. W umieszczonej w pomniku urnie znajdzie się ziemia z wszystkich historycznych pobojowisk Polski na których walczono w imię zjednoczenia rozdartych dzielnic naszej Ojczyzny. Od strony lądu zbudowane zostanie do pomnika molo spacerowe.

Pomnik powstanie ofiarnością całego narodu polskiego. Ukonstytuował się już komitet z p. marszałkową Piłsudską na czele, do którego weszli przedstawiciele tak rządu jak i całego społeczeństwa. Komitet otworzył w P. K. O. własny rachunek nr. 30603, na który wszyscy ci, którzy chcą się przyczynić do budowy tego pomnika (nie będzie chyba Polaka, któryby tego nie chciał) winni wpłacać swoją składkę. Pomnik, który stanie w morzu, będzie wspaniałym dokumentem historycznym narodu polskiego, który wie, że Polska bez własnego dostępu do morza nie mogłaby być zjednoczona.

Krótkie notatki.

W związku z podwyżką taryfy kolejowej w Niemczech powstał w kołach ciężkiego przemysłu niemieckiego projekt podwyższenia cen żelaza o 2.50 — 3.00 mkn. na tonie ze względu na to, że ceny na żelazo eksportowe nie mogą być podwyższone bez szkody dla eksportu. Podwyżka obejmie tylko żelazo, przeznaczone na rynek krajowy.

W ślad za podwyżką taryfy kolejowej na kolejach niemieckich nastąpi wkrótce podwyżka opłat pobieranych od statków żeglugi śródlądowej na używalność dróg wodnych. Według opracowanego przez rząd Rzeszy projektu wszystkie opłaty obciążające żeglugę śródlądową podwyższone zostaną o 11%.

Według ostatnich wiadomości z Niemiec Rensko-Westfalski przemysł węglowy napotyka w ostatnim czasie na znaczne trudności, w rezultacie czego liczne kopalnie tego okręgu redukują ilość robotników.

W dniu 31 sierpia zredukowały swój personel następujące kopalnie tego okręgu:

Kopalnia	„Westfalen"	94 robotników
„	„Królowa Ludwika"	314 „
„	„Brassert"	400 „
	razem	808 robotników

Pozatem zamierzona jest redukcja w kopalniach Recklinghausen II, Julja i Neu — Iserlohn II.

Ceny na drut, niektóre gatunki gwoździ oraz drut kolczasty podwyższyły się ostatnio na rynku światowym o 2 sh.

Import wyrobów angielskich do Polski wzrósł o 1 859.196 t. w pierwszem półroczu r. 1927, a do 2.448.000 t. w pierwszym półroczu r. b.

Na obradach sierpniowych VIII Kongresu Nawigatorów państw północnych poruszono cały szereg spraw, mających pierwszorzędne znaczenie dla kapitanów okrętów i oficerów nawigacyjnych. Między innemi poruszono sprawę odpowiedzialności kierownictwa okrętu za wypadki uszkodzenia okrętu przez lody, spowodowane nieodpowiednim umocnieniem korpusu okrętu, niezbędnem dla żeglugi w lodach.

Pozatem poruszono sprawę wzmocnienia autorytetu kapitanów oraz postanowiono domagać się na przyszłym Kongresie Bezpieczeństwa Morskiego, który odbędzie się w Londynie w r. 1929, wprowadzenia międzynarodowej komendy sterowej.

* * *

Ze względu na uruchomienie przez T-wo Chargeurs Rèunis bezpośredniej linji Gdynia—Ameryka południowa, została na nowo uruchomiona przez Konferencję Północną linja Gdynia (Gdańsk) — Porty Ameryki Południowej. Frachty, obowiązujące na statkach tej linji z Gdyni lub Gdańska, odpowiadają stawkom z portów szwedzkich.

* * *

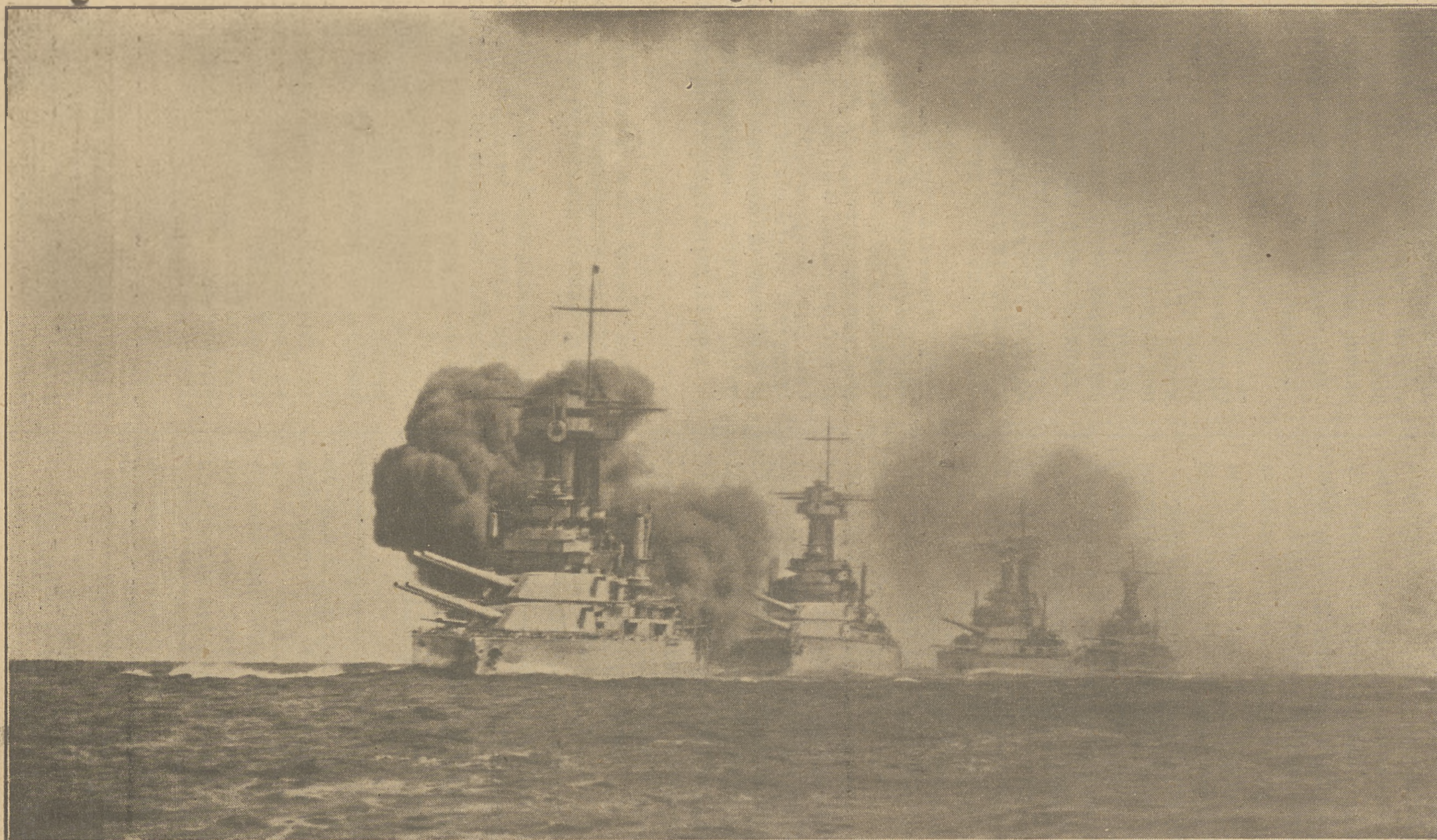
Piloci morscy

W jednym z tygodników londyńskich znajdujemy ciekawy artykuł o zawodzie morskich pilotów.

— Nasi piloci — pisze cytowane pismo — to cech mało znany w szerokich kołach naszych mieszkańców lądowych, a jednak praca ich ma podstawowe znaczenie dla rozkwitu handlu brytyjskiego, a tem samem dla wzrostu ogólnego dobrobytu.

Do brzegów W. Brytanji przybija więcej okrętów towarowych, aniżeli do jakiegokolwiek innego kraju, przyczem większość portów naszych posiada dostęp utrudniony. I tak: Ujście Tamizy, tego największego rzecznego portu kuli ziemskiej, nie jest łatwe do przebycia dla obcych okrętów, a miejsc takich u wybrzeży angielskich jest dużo. Zadaniem pilotów vel retmanów, jest wprowadzanie obcych statków do basenów portowych. Często bywa, że kapitan statku handlowego, podpływając do brzegów brytyjskich, nie jest świadom portu, do którego ma zawinąć, gdyż odnośną dyspozycję, pozostającą w zależności od konjunktury rynkowej, otrzymuje dopiero w ostatniej chwili, za pomocą radja lub nadbrzeżnej stacji sygnałowej. W wypadkach takich zdarza się, że kapitan posłany zostaje do portu, do którego przedtem nigdy jeszcze nie zawijał i którego map topograficznych wcale nie posiada. Wówczas okręt nie może obyć się bez usług obeznanego najdokładniej z miejscowemi warunkami żeglugi pilota, który, po wywieszeniu przez statek specjalnego sygnału flagowego, niebawem zjawia się na pokładzie okrętu i obejmuje nad nim niepodzielną komendę.

Z uwagi na wielką odpowiedzialność, piloci są bardzo dobrze wynagradzani. Retmani sekcji kanału la Manche zarabiają od 40—50 000 złotych rocznie, lecz najlepiej płatni są piloci wprowadzający statki rzeką Hoogli do Kalkutty. Wspomniana rzeka jest dla żeglugi nader niebezpieczna z powodu lotnych mielizn, skał podwodnych i malarycznego klimatu okolic nadbrzeżnych, to też pracujący tam piloci oceniają swój trud odpowiednio i zarobki ich dochodzą do stu tysięcy złotych na rok. Nie należy jednak zapominać, że zawód pilota jest niezmiernie uciążliwy i odpowiedzialny, a wyszkolenie zajmuje nader długi okres czasu Do karjery pilotskiej dopuszczani są piętnastoletni chłopcy odpowiadający obowiązującym, bardzo ostrym warunkom przyjęcia. Po przejściu licznych faz wykształcenia teoretycznego, praktycznego i lokalnego, tj. odnoszącego się specjalnie do miejscowości, do której kandydat zostanie później jako praktykujący pilot przydzielony, adept pilotażu, po dwudziestu latach przygotowania otrzymuje patent i pozwolenie na pilotowanie w rejonie swej działalności „okrętów wszelkich typów i każdej wielkości"



Floty wojenne rosną. Najnowsze amerykańskie jednostki bojowe w czasie ćwiczeń na Atlantyku.

Gdynia - miasto bliskiej przyszłości

Teren miasta Gdyni przedstawia widok jak gdyby wielkiego kretowiska. Niema prawie, że ulicy czy placu, gdzieby nie kopano, nie brukowano czy też nie układano rur kanalizacyjnych czy wodociągowych. Przy pracach tych zajęte są setki robotników, a szybkie tempo wykonania robót nadaje mu piętno prawdziwego wyścigu pracy. Wszystkie ulice zarzucone są cegłą, kamieniami i drzewem, a z mas tych powstają kilkupiętrowe kamienice mieszkalne i w ostatnim czasie domy handlowe.

M. i. projektuje się budowę własnej gazowni miejskiej, która stanąć ma na terenie Grabowa kosztem 4 milj. złotych, dalej w obrębie portui budowę rzeźni miejskiej, obejmującej obszar 4000 mkw. kosztem 1400 tysięcy zł. U zbiegu ulic 45 i 48 stanie kosztem 600 tysięcy zł. na obszarze 2000 mkw. nowocześnie zbudowana i urządzona strażnica pożarna a w dalszym ciągu gmach taboru miejskiego, który składać się będzie ze zmotoryzowanych wozów do czyszczenia ulic, usuwa-



Instalacja sieci wodociągowej

W ogólnej budowie miasta duży udział bierze Magistrat gdyński, który zbudowawszy gmachy Szkoły Powszechnej, Straży Pożarnej i dwuch domów miejskich oraz kolonję rybacką, przeprowadza obecnie budowę sieci kanalizacyjnej i wodociągowej. Na najbliższe lata program inwestycji miejskich obejmuje szeroki zakres budownictwa, miasto, które do roku 1935 liczyć ma 100,000 mieszkańców otrzymać ma w tymże czasokresie niezbędne w nowoczesnem mieście gmachy i urządzenia społeczne. Program rozbudowy został już przez władze centralne po większej części zaakceptowany.

nia śmieci i t. p. W roku 1929 rozpocznie się na terenie działek leśnych nad ulicą Gdańską położonych budowa nowoczesnego szpitala miejskiego, który zawierać będzie również szkołę dla akuszerek i stację dla zakaźnie chorych. Koszty budowy całego kompleksu wyniosą ca. 3 milj. złotych. Również w roku następnym rozpoczęta zostanie budowa domów dla ubogich i starców oraz ochronka dla dzieci. W programie roku 1929 figuruje również budowa tak potrzebnego domu Marynarza Polskiego, która kosztować będzie około pół milj. złotych. W dalszym ciągu prowadzić się będe

Idziemy w kraj

Pierwszy numer naszego Przeglądu Bałtyckiego rozszedł się w nakładzie kilku tysięcy egzemplarzy po całej Polsce. Prasa krajowa poświęciła mu obszerne wzmianki, liczne zaś zapytania z wszystkich miast polskich świadczą o zainteresowaniu, jakie nowy dwutygodnik zdołał wywołać w sferach gospodarczych całego kraju.

Zainteresowanie to jest najlepszym powodem, że pismo tego pokroju co Przegląd Bałtycki, informujące o stanie i zamiarach budowy i rozbudowy portu i miasta Gdyni a zarazem będące łącznikiem między Polską gospodarczą a jej portami było potrzebne w kraju.

Dla nas jest ten dowód zainteresowania bodźcem do dalszej pracy nad rozwojem pisma tak w kierunku redakcyjnym jak technicznym. W tej myśli postaraliśmy się o współpracę wybitnych znawców s osunków morskich, których artykuły ukazywać się będą na łamach naszego dwutygodnika. W dziedzinie technicznej powiększymy objętość naszego Przegladu Bałtyckiego o dalsze cztery strony; następny zaś numer, poświęcony sprawom gospodarczym łączącym Gdynię z Poznaniem wydamy już w znacznie powiększonej objętości.

Idziemy w kraj w pełnem zrozumieniu naszego zadania, którem jest służenie gospodarczemu rozwojowi polskich interesów morskich i polskiej ekspansji zamorskiej.

Wydawnictwo

Gdynia nie przestaje niepokoić Niemców

W końcu września odpłynie z Gdyni wielki transoceaniczny okręt holenderski „Zeelandja“, utrzymujący stałą komunikację bezpośrednią na szlaku Gdynia — Gdańsk Ameryka Południowa.

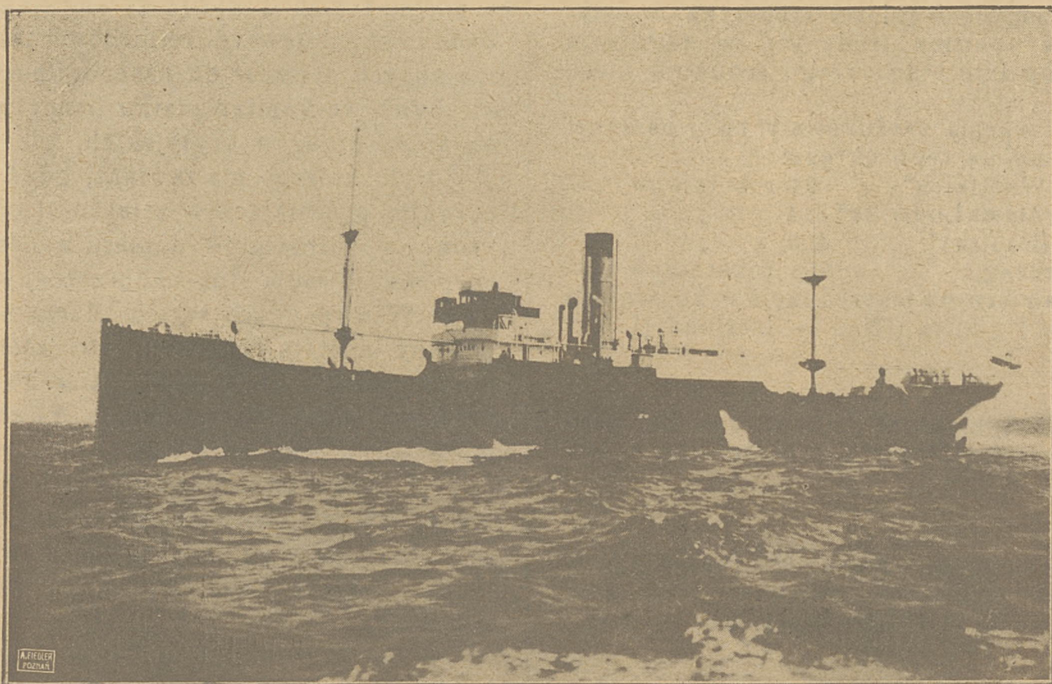
Okręt holenderski zawinie do szeregu portów południowo-amerykańskich, jak Rio de Janeiro, Santos, Montevideo i Buenos Aires. Daleki kurs „Zeelandji“ świadczy dobitnie o rozwoju portu gdyńskiego.

Rozwój ten niekopokoi coraz bardziej Niemców. Do szeregu artykułów, jakie na temat Gdyni i rosnącej jego potęgi zamieściła już prasa niemiecka, przybywa nowy, zamieszczony przez berlińską „Vossische Zeitung“.

Artykuł nosi znamienny tytuł: „Gdańsk przeżywa zmianę swego losu“.

Autor z podziwem mówi o szybkiem, amerykańskiem tempie rozbudowy Gdyni, wnosząc, iż stanie się ona wprędce portem równie ważnym jak Gdańsk. Już dziś zaś Gdynia stanowi żywe zaprzeczenie pojęć niemieckich o „polnische Wirtschaft“.

Gdańsk i Niemcy liczyć się muszą z konkretnym faktem stworzenia sobie przez Polskę nowego i to niezmiernie ważnego narzędzia polityki gospodarczej.



SS. Niemen (Żeglugi Polskiej) jeden z większych polskich statków handlowych.

Kryzys stoczni niemieckich

Stocznia „Vulcan“ w Szczecinie została z końcem bież. miesiąca ostatecznie zamknięta. W ostatnim czasie zatrudniła stocznia tylko 160 pracowników, którzy z dniem 30 ub. m. otrzymali wypowiedzenie.

* * *

Prace wodociągowe w Gdyni

Po wykonaniu szeregu prac miejskich przystąpił magistrat do budowy miejskiej sieci wodociągowej. Wykonanie robót na terenie całego miasta Gdyni powierzono znanej firmie inżynieryjnej Inż. T. Grabelskiego, i H. Czaplickiego, która natychmiast po oddaniu jej wspomnianych robót zabrała się energicznie do pracy zapoczątkowując ją w sposób prawdziwie amerykański. Dotychczas przeprowadzono już prace ziemne na długości przeszło 5000 m., w tem zaopatrzono w rury wodociągowe wszystkie nabrzeża portowe. Zauważyć należy, że m. i. założono już dla Straży Pożarnej hydranty umożliwiając tamsamem szybką pomoc w razie ewtl. pożarów. Materjał jakiego używa firma dla przeprowadzenia sieci wodociągowej (przedewszystkiem rury) jest pochodzenia czysto polskiego, gdyż sprowadza się go z Górnego Śląska. Firma zamierza ukończyć budowę sieci na terenie całego miasta w dniu 1 grudnia br. W końcu trzeba zaznaczyć, iż przedsiębiorstwo pp. inż. Grabelskiego i Czaplickiego przeprowadza również instalacje centralnego ogrzewania, kanalizacji i wodociągów w kilkunastu nowobudujących się domach w Gdyni. Specjalnością firmy jednak jest budowa sieci wodociągowych, które zamierza się wykonać nietylko w Gdyni lecz w szeregu innych miast i miasteczek. Dzi ki zatrudnianiu przeszło 100 robotników firma przyczynia się wydatnie do zmniejszenia bezrobocia w Gdyni.

O uzgodnienie przepisów ładunkowych

W Oslo znajduje się obecnie Komisja Load-Line Commitee brytyjskiego Board of Trade, która konferuje z norweskiemi władzami morskiemi, celem uzgodnienia przepisów norweskich, dotyczących linji wodnej naładowanych drzewem okrętów.

Jak wiadomo przepisy norweskie, przyjęte również przez Danję, Szwecję i Holandję, zezwalają na znacznie głębsze załadowanie okrętów drzewem, jak odnośne przepisy angielskie, jednak ze względu na to, że Anglja nie akceptowała dotychczas przepisów norweskich, udające się do Anglji z ładunkiem drzewa okręty, muszą ładować według przepisów Board of Trade.

Mając na uwadze, że dotychczas żaden z załadowanych drzewem okrętów norweskich nie uległ katastrofie, można oczekiwać, że przepisy norweskie zostaną przez Anglję zaakceptowane.

również roboty około budowy kolonji robotniczej, leżącej częściowo na terenach Grabowa częściowo Oksywia. Przedmieście Oksywie otrzyma własną straż pożarną. Obszerna hala targowa zbudowana zostanie w r. 1930 kosztem 450 tysięcy zł. na obszarze 3500 mkw. Siedziba magistratu, ratusz, który projektowany jest jako reprezetacyjny gmach m. Gdyni, zbudowany zostanie w r. 1933 kosztem 4 milj. zł. U zbiegu Kamiennej Góry z terenami należącymi do Redłowa, projektuje się kosztem półtora milj. zł. budowę nowoczesnego, we wszelkie zdobycze higjeny zaopatrzonego domu kuracyjnego, wzorowanego na takichże zakładach zagranicznych. W pobliskim Witominie projektuje się budowę wielkiego stadjom sportowego oraz toru dla wyścigów konnych. Obszar stadjom obejmować będzie 100,000 mkw. obszaru, budowa zaś kosztować będzie 2 milj. zł.

W dziedzinie kulturalno oświatowej plany kompetentnych władz również są szeroko zakrojone. U wejścia do portu stanie w morzu olbrzymi obelisk-Pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich. Na Kamiennej Górze stanie monumentalna Bazylika Morska, w pasie działek leśnych zbudowany zostanie kościół i zakład wychowawczy O.O. Jezuitów. Obecny kościół parafjalny przy ul. Świętojańskiej ulegnie przebudowie i zostanie znacznie rozszerzony. W dziedzinie szkolnictwa projektuje się na rok następny rozpoczęcie budowy pełnego gimnazjum na 700 uczniów. Koszty tej budowy wyniosą 1800 tysięcy zł. W przeciągu kilku lat następnych powstaną w miarę potrzeby jeszcze dwa wzgl. trzy uczelnie. Szkół powszechnych otrzyma miasto 7, do każdej z nich uczęszczać będzie 700 dzieci. Pierwsze trzy szkoły zbudowane zostaną na Kamiennej Górze, w okolicy Grabowa, i na Oksywiu. Pozatem projektuje się budowę muzeum miejskiego, bibljoteki miejskiej oraz w r. 1930 teatru miejskiego który otrzyma 4500 mkw. obszaru. Koszty budowy teatru wyniosą 2 i pół milj. zł.



W celu stałego upiększania miasta projektowane jest założenie miejskiej szkółki drzewek, kwieciarni oraz prowadzenie ogrodnictwa miejskiego na terenach 60 tysięcy mkw. Koszta założenia miejskich zakładów ogrodniczych wyniosą 160 tysięcy zł. W niedalekim czasie przewiduje się również rozpoczęcie robót około zaopatrzenia ulic w chodniki.

Ogólne koszty projektowanych, wyżej omawianych budowli wynoszą 71 milj. zł. Oczywiście, że program budowy miasta zawarty w powyższym artykule nie wyczerpuje całokształtu zagadnienia rozbudowy. Jednakże ze szkicu powyższego czytelnik w ogólności wyrobić sobie może wyobrażenie o przyszłej Gdyni, mieście najbardziej w Polsce nowoczesnem, w którem żywo bić będzie tętno życia, jakie cechuje każde miasto po rtcw

Ceny ogłoszeń i abonamentu.

A. I Ogłoszenia na okładce

I Ogłoszenia na okładce	1/1 str.	zł 350,—
" " "	1/2 "	" 175,—
" " "	1/3 "	" 125,—
" " "	1/4 "	" 100,—
II Ogłoszenia w tekście	1/1 str.	zł 250,—
" " "	1/2 "	" 125,—
" " "	1/3 "	" 85,—
" " "	1/4 "	" 65,—
III Ogłoszenia za tekstem	1/1 str.	zł 200,—
" " "	1/2 "	" 100,—
" " "	1/3 "	" 70,—
" " "	1/4 "	" 50,—

IV Notatki reklamowe wiersz jednołamowy 2,—

B. Rabaty

1) Przy 3× ogłosz. 5% rab
2) " 3×5 " 10% "
3) " 6×10× " 15% "

C. Abonament

1) Rocz. (24 zeszyty) zł 12,—
2) Półr. (12 ") " 6,—
3) Kwart. (6 ") " 3,—

Adres redakcji: Gdynia, ul. 10 Lutego wila Jurek. Tel. 278
Administracja: Gdynia, ul. Starowiejska. Tel. 278

Wydawca: Drukarnia Bałtycka. **Redaktor:** Henryk Wawrzyniak. Czcionkami Drukarni Bałtyckiej — wszyscy w Gdyni